THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY

Wednesday, the 4th July 1962.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at half-past eight of the clock, Mr. Speaker (the HON. SRI S. CHELLAPANDIAN) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

STARRED QUESTIONS.

கோத்தகிரி-சோலூர் மட்டம் சாலே.

*70. **கேள்வி.—திரு. ஜே. மாதா கவுடர்**: கனம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) கோத்தகிரி-சோலூர் மட்டம் பாதை தார் போடாமல் விடப்பட்டிருக்கும் காரணமென்ன ?

(இ) எப்போது போட்டு முடிக்கப்படும் ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (a) & (b) The total length of the road is 7 miles 4 furlongs. The first four miles have been black-topped and the remaining length of three miles and four furlongs is metalled and in fair condition. This portion will also be black-topped in due course.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர்: ஸார், இந்த 7 மைலுள்ள ரோடை தார் போடுவதற்கு மூன்று வருட காலமாகி இருக்கிறது. அடிக்கடி டிவிஷனல் என்ஜினியர் டெவலப்மென்ட் கவுன்சில் கூட்டத்திலே சர்க்கார் இதற்குப் போதிய பணம் கொடுக்கவில்லை என்று சொல்கிறார். ஆகவே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த டிவிஷனல் என்ஜினியர் அவர்களுக்கு உடனடியாக ஒரு உத்திரவு போட்டு, இந்த ஆண்டிலேயே எடுத்துக்கொண்டு அந்த ரோட்டுக்கு தார்போட நடவடிக்கை எடுப்பார்களா ?

கனம் திரு. வி. ராமைய்யா: டெவலப்மென்ட் கவுன்சில் கூட்டத்தில் தீர்மானம் போட்டால் மட்டும் போதாது. அதற்கென்று இப்போதுள்ள கொள்கைப்படி பஸ் ரூட்டுகளுக்கெல்லாம் தார் போட வருஷத்திற்கு ஒவ்வொரு ஜில்லாவிற்கு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு போடவேண்டுமென்று முடிவு செய்திருக்கிறோம். அந்த அடிப்படையிலே இந்த ரோடுகள் எடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. மீதம் இருக்கக்கூடிய பகுதியை இந்த வருஷத்திலேயே தார் போடுவதற்கு, அதற்கான நடவடிக்கைகளை அதிகாரிகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர்: ஸார், இந்த ரோடு பஸ் ரூட்டாக கன்வெர்ட் செய்து மூன்று வருஷத்திற்கு மேலாகிறது. இப்போதுள்ள இந்த 7 மைல் ரோட்டை போடுவதற்கே மூன்று

வருட காலமாகி விட்டது என்பது கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். இது பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு கிராமத்திலிருந்து போக்குவரத்துக்கு மிகவும் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது என்று புகாரும், பஸ் போவதற்கு முடியாத நிலைமையில் இருக்கிறது என்று தந்தி மூலமும் சர்க்காருக்குத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, தயவுசெய்து சீக்கிரமாக இந்த வருஷத்திலேயே அதைச் செய்வதற்கு அரசாங்கம் உத்திரவு இடுமா?

கனம் திரு. வி. ராமைய்யா : பஸ்கள் ஓடக்கூடிய ரோடுகள் தான் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன என்பது எனக்குத் தெரியும். இன்னும் நாம் எல்லா ரோடுகளுக்கும் 'ப்ளு மெடல்' போட்டு பூர்த்தி செய்து விட வில்லை. அதனாலேயே வருஷத்திற்கு எத்தனை மைல் எடுத்துக்கொள்வது என்று ஒரு அடிப்படை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு விசேஷ சலுகை காட்டப்பட்டு வருகிறது. அந்தக் காரணத்தினாலே தான் இந்த மீதம் இருக்கக்கூடிய பகுதி இந்த வருஷத்திலே பூர்த்தியாகிவிடும் என்று மீண்டும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்?

திரு. டி. கர்ச்சா கவுடர் : நீலகிரி ஜில்லாவிலுள்ள பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ள கிராமப்புற ரோடுகளுக்கு ரூரல் ஒர்க்ஸ் கிராண்டிலிருந்து தார் ரோடு போடக்கூடாது என்று அரசாங்கம் தடை விதித்துள்ளது கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரியுமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. வி. ராமைய்யா : அதற்கு தனியாக கேள்வி வேண்டும்.

SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU : Are the recommendations of the District Development Council regarding the classification of the roads taken into account by the Government?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Normally, their recommendations are considered.

Office of Superintending Engineer (Projects) (Tiruchirappalli)

* 74 Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state the reasons for shifting the office of the Superintending Engineer (Projects) from Tiruchirappalli to Tirunelveli?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : The Tiruchirappalli Circle, as it was in 1959, was having eight divisions under its control. It was considered too heavy for a Superintending Engineer to have effective supervision and control. Hence, in 1960, the Government sanctioned the bifurcation of the regular Tiruchirappalli Circle by the formation of a new circle with headquarters at Tirunelveli. However, before the new circle was formed, it was observed that there was not sufficient work in the Projects Circle, Tiruchirappalli, because, out of the three schemes, namely, Kattalai High Level Canal Scheme, Pullambadi Canal Scheme and the Neyyar Irrigation Scheme dealt with in the Projects Circle—the first two schemes had almost been completed and the last one had reached an advanced stage in execution. Therefore, the Projects Circle was